

Ответственность должна быть солидарной

Перевозчикам, у которых в собственности есть транспортные средства вместимостью более восьми мест, предстоит оборудовать свои автобусы видеокамерами и «умными» тахографами. Такое решение озвучено на XI Международном форуме «Транспортный потенциал». Накануне форума о повестке транспортной безопасности в России журналу RUBEZH рассказал один из постоянных спикеров мероприятия — заместитель руководителя Ространснадзора **Асланбек Ахохов**.



Беседовал: Дмитрий Воронин

Асланбек Челиматович, в Ространснадзоре вы курируете направление перевозок грузовым и пассажирским автомобильным транспортом. Каковы предварительные итоги деятельности ведомства по этому направлению в 2018 году?

АСЛАНБЕК АХОХОВ: Мы провели категорирование предприятий и осуществили плановые проверки. В 2018 году запланировано около 2000 проверок деятельности перевозчиков пассажиров на лицензионной основе, и в форме открытого диалога решаем вопросы снижения рисков. В 2018 году Ространснадзором назначено административных штрафов на общую сумму более 2 млрд рублей.

Какова сейчас тенденция в части динамики нарушений при эксплуатации транспорта?

А. АХОХОВ: Количество нарушений — понятие относительное. Если опустить нарушения, связанные с документооборотом и оформлением допуска водителя на бумаге, и говорить о действительно серьезных вещах, таких как нарушение

режима труда и отдыха, когда допуск транспортного средства на линию без проведения соответствующего предварительного технического осмотра либо с заведомо известными неисправностями, то таковых становится меньше.

Это подтверждает общая статистика снижения уровня аварийности, числа ДТП, количества погибших и пострадавших. Однако процесс идет медленней, чем должно быть, на наш взгляд. Отсюда и инициативы по ужесточению контроля за перевозчиками и водителями транспортных средств.

Насколько применение тахографов способно кардинально повлиять на безопасность перевозок?

А. АХОХОВ: Тахография — хорошая мера для повышения уровня безопасности. Она призвана защитить всех участников дорожного движения от страшных последствий, так как никакая другая не может быть максимально объективной, оценивая свои возможности и состояние в конкретный момент в соответствии с дорожной обстановкой.

Responsibility must be shared / By Dmitriy Voronin

Carriers who own vehicles with a capacity of more than eight seats will have to equip their buses with video cameras and smart tachographs. This decision was announced at the XI International Forum «Transport Potential». On the eve of the forum, one of the regular speakers of the event, Deputy Head of Federal Transportation Inspection Service, Aslanbek Akhokhov, told the RUBEZH magazine about the agenda of transport security in Russia.

Десять часов за рулем — это предел, а далее уже снижаются качество вождения, скорость принятия решения и реакция. Тахограф контролирует режим труда и отдыха водителя, помогает отследить его за весь период вождения.

Во всем мире подобные меры проводятся от бизнеса наверх, поскольку тахограф нужен в первую очередь хозяину бизнеса, который берет на себя ответственность за транспортное средство. Перевозчик обязан знать, в каком состоянии находится его водитель и насколько тот выполняет требования действующего законодательства. Именно владелец транспортного средства должен быть заинтересован в том, чтобы тахограф работал корректно.

Достаточно ли только внедрения тахографов для повышения безопасности перевозок? Какие еще факторы Ространснадзор считает принципиальными для ее соблюдения?

А. АХОХОВ: Ространснадзор изначально ориентирован на профилактику правонарушений. Технология перевозочного процесса внутри предприятия должна исключать возможность выезда на линию неисправного транспортного средства или с водителем, который не соответствует заданным критериям. Важная задача — исключить возможность выхода на линию водителя, который по своему физическому состоянию не готов безопасно управлять транспортным средством.

Например, если на основе анализа тахографа выявлено, что водитель выехал с переработкой — это тревожный сигнал менеджменту предприятия или инженерно-техническому персоналу, которые практически не представляют себе той ответственности, которую они на себя берут.

В связи с этим мы тщательным образом отслеживаем подобные случаи. В ходе расследования ДТП требуем принципиально подходить к оценке роли руководящего звена компаний-перевозчиков. В сегодняшней практике ответственность несет в большинстве случаев только водитель — это следует кардинально менять.

Каждый руководитель предприятия должен страдать бессонницей, понимая, что он выпустил на линию водителя с переработкой либо неисправное транспортное средство, и в случае ДТП с жертвами и пострадавшими — это будет его прямая уголовная ответственность.

Ответственность должна быть либо солидарной — и владельца, и собственника транспортного средства, либо только собственника. Поясню. Допустим, я купил охотничий карабин. Могу я вам

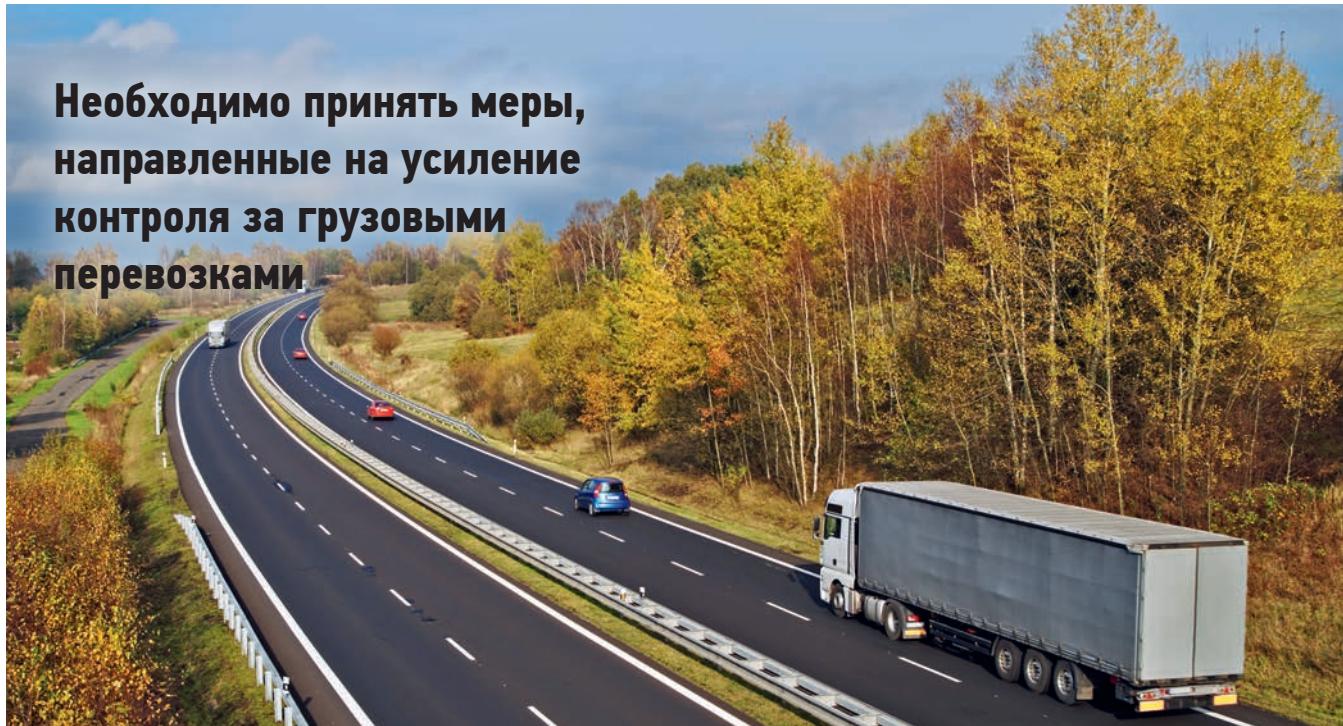


его передать? Нет. Самосвал КАМАЗ или автобус может быть опаснее оружия, но сейчас каждый гражданин может их приобрести, передать в аренду кому угодно, а арендатор может передать его в субаренду. И при этом сам собственник ни за что не отвечает — даже в случае с ДТП, за которым будут стоять человеческие жизни.

Какие меры на стороне государственных органов должны быть, на ваш взгляд, приняты для решения проблемы?

А. АХОХОВ: Госдума приняла закон по лицензированию перевозок транспортными средствами с пассажирскими местами более восьми. Это регулярные перевозки, заказные и для собственных нужд. Нужно понимать: таких в общем потоке транспортных средств не более 3%. От того, что мы наведем идеальный порядок в одном секторе, мы не поднимем ощутимо уровень безопасности в целом.

Необходимо принять меры, направленные на усиление контроля за грузовыми перевозками



Требования, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения, должны быть равными для всех. Сейчас необходимо принять меры, направленные на усиление контроля за грузовыми перевозками.

Какие факторы тормозят реализацию уже принятых решений в сфере транспортной безопасности?

A. АХОХОВ: В начале реализации постановления № 969 были моменты, не позволяющие выполнять требования в полном объеме со стороны собственников объектов. Так, постановление правительства № 153 от 13 февраля 2018 года добавило требования к оборудованию транспортных средств, выполняющих перевозку опасных грузов и пассажиров (категории М2, М3, Н1, Н2, Н3) устройствами (АСН терминалами) ГЛОНАСС/GPS с sim-картами «ЭРА-ГЛОНАСС». Однако проблема состояла в том, что бортовые устройства, которые устанавливаются на транспортные средства, поставлялись лишь одним производителем. Затем были сложности с исполнителями по установке, тестированию и подключению устройств. Но сейчас все эти вопросы практически решены.

В части тахографии пока есть определенные технические неувязки. Аналоговые тахографы пока еще можно использовать в международных перевозках. Для автомобилей, которые не выезжают за пределы РФ, применяются только

цифровые, более совершенные тахографы. Но недобросовестные перевозчики, работающие на территории РФ, заявляют себя на международные перевозки и таким образом уклоняются от установки цифровых тахографов. Но на всех новых транспортных средствах устанавливаются цифровые тахографы, и, соответственно, при обновлении автопарка на предприятии процент аналоговых тахографов уменьшается.

С чем связаны законодательные и административные пробуксовки в реализации транспортной безопасности?

A. АХОХОВ: Причины многих проблем по-прежнему находятся в нормативно-правовой плоскости. По грузовым перевозкам установлены незначительные штрафы, зона ответственности не определена. Сказываются также слабые меры профилактического воздействия.

Кроме того, на грузовом транспорте нет процедуры лицензирования. А значит, отсутствует статья административного кодекса, по которой можно привлечь к ответственности руководителя предприятия: приостановить действие лицензии либо ее отозвать.

Складывается дисбаланс между пассажирскими и грузовыми перевозками. Пассажирские перевозки серьезно регулируются властями всех уровней, от муниципального до федерального, грузовые — в рамках весогабаритного контроля и по системе взимания платы «Платон».

Нужна надзорная система, которая позволит держать в строгости и бизнес грузоперевозок. Руководитель должен знать, что необходимо выполнять определенные требования. Надо выравнивать эти подходы и устанавливать равные правила. Ужесточать ответственность и рассматривать самым пристальным образом нужно не только те случаи, где есть погибшие, но где в той или иной степени есть пострадавшие.

Но здесь возникает извечная тема о пределе административной и надзорной нагрузки на бизнес...

А. АХОХОВ: В первую очередь надо защищать гражданина РФ, а потом говорить о бизнесе. Задача по увеличению числа предпринимателей для надзора вторична. Для всех нас гораздо важнее, на сколько процентов мы снизим смертность на дорогах.

Я готов согласиться с аргументами о том, что малый бизнес надо освободить от проверок и дать свободно развиваться, но это развитие должно проходить в рамках закона. На мой взгляд, это возможно только в тех сферах, где деятельность напрямую не связана с жизнью и здоровьем человека. Речь идет о жизнях более 20 000 граждан России ежегодно.

Судите сами, почему в авиации одни требования, а в автомобильном транспорте другие? Если разбился самолет и погибло 30-40 человек — это однозначно понимаемая трагедия. Но когда на дороге одновременно погибает 11, 15, 20 человек — это как бы страшно, но не очень. Между тем суммарно на дорогах гибнет более 20 тыс. человек в год.

Какие аспекты транспортной безопасности вы считаете необходимым усилить, и почему?

А. АХОХОВ: Сегодня перевозчик рассчитывает на разного рода бортовые устройства, навигационные системы, каждая из которых передает разные параметры. Но эту информацию кто-то должен анализировать, а потом на основе данных регулятор может привлекать к ответственности в случае выявления нарушений.

На наш взгляд, должен быть один прибор или устройство, которые будут фиксировать и контролировать множество параметров, а единая информационная система позволит в том числе владельцу транспортного средства увидеть, по какой дороге он идет, какая у него ситуация по оплате, инфраструктуре, какой скоростной режим, режим труда и отдыха. Выявили превышение или отклонение — сразу принял меры. Надеюсь на

реализацию такого проекта в ближайшее время. Это позволит оптимизировать расходы бизнеса и будет способствовать созданию единой информационной системы, востребованной, безусловно, и государством, и бизнесом.

А вообще нам нужно возрождать и развивать систему внутреннего контроля непосредственно на предприятии, которая четко будет определять ответственность руководителя, механика, диспетчера, водителя и т. д.

Какое влияние, на ваш взгляд, окажет развитие цифровой экономики на методы обеспечения и способы контроля обеспечения безопасности в транспортной сфере? Настало ли время для перехода от сложных систем контроля к системам управления, когда не просто снимается пиromетрия транспортного средства?

А. АХОХОВ: Раньше мы разрабатывали нормативку, а потом подтягивали к ней технологии. Сейчас технологии развиваются настолько быстро, что под уже используемые системы необходимо формировать нормативную базу. Во многих отраслях применяется система «аналитико-имитационного моделирования», с помощью которой можно управлять практически любым процессом. Используя эти технологии, безусловно, нужно пересматривать имеющиеся требования. Это интереснейшая работа, которой должны заниматься не просто энтузиасты и специалисты в области информационных технологий, но целые команды заинтересованных лиц, структур и ведомств.

Можно смоделировать, как изменить рутинные требования, все унифицировать. И пересмотреть сами требования под новые технологии. Именно такого рода задачи дают возможность повысить интеллектуальный уровень всей надзорной системы, позволяют развиваться молодежи, которая работает в нашем ведомстве. Прорыв в этом направлении может быть гораздо более эффективным, чем самое тщательное исполнение ими своих текущих, прописанных в инструкциях, должностных обязанностях. Работу в этом направлении самым активным образом проводит Минтранс России в целом по транспортной отрасли, и мы надеемся, будучи членами соответствующих проектных офисов, максимально акцентировать внимание на проблемах контрольно-надзорной деятельности.

В рамках межведомственного взаимодействия востребована ли сегодня статистика

Ространснадзора для построения модели или прогнозирования транспортной безопасности?

А. АХОХОВ: Безусловно, востребована. Мы оперативно предоставляем информацию в Минтранс. При министерстве действует единая автоматизированная система учета — АСУ ТК Минтранса, и практически любой продвинутый пользователь может зайти туда и получить всю интересующую его информацию. Другое дело, что она может быть не совсем актуализирована для того или иного анализа. Но в целом, статистические данные играют важную роль для определения направления развития в сфере транспортной безопасности.

Запросов на проведение аналитики Ространснадзора не получает?

А. АХОХОВ: Есть запросы, связанные с констатацией факта: какие итоговые показатели при перевозке детей, сколько проведено рейдовых проверок т. д. Например, была сложная проблема со школьными перевозками. К счастью, в последнее время количество ДТП, погибших, пострадавших при перевозках организованных групп детей резко снизилось. Дело в том, что административный кодекс позволил привлекать к ответственности и заказчика. Раньше, когда происходили ДТП или какие-то другие негативные события в ходе перевозок, привлекался к ответственности водитель и в редких случаях владелец бизнеса.

Что сделал Ространснадзор для изменения дел с детскими перевозками к более безопасному?

А. АХОХОВ: В ходе проведения проверок в рамках согласования с прокуратурой либо внеплановых проверок по возникновению ДТП выявляется, каким образом была достигнута договоренность между заказчиком и перевозчиком. Если заказчик привлек к перевозке детей перевозчика с нарушением правил, то к ответственности привлекается руководитель школы, детского сада, спортивного центра и т. д.

Профилактическая работа (проведение совещаний, семинаров, обучение) привела к тому, что заказчики сами начали фильтровать рынок перевозчиков в соответствии с действующим законодательством. На наш взгляд, один привлеченный к ответственности заказчик — это на два порядка выше, чем один привлеченный к ответственности перевозчик. Статистика это подтверждает.

Что еще необходимо сделать чтобы обеспечить безопасность на транспорте?

А. АХОХОВ: Установить единые правила для бизнеса, который занимается перевозкой пассажиров и грузов. Независимо от того, делает он это для собственных нужд или осуществляет коммерческую деятельность.

Извести лицензирование этой деятельности...

А. АХОХОВ: Можно назвать это лицензированием или уведомлением, допуском. Важно, чтобы это был механизм, который установит систему допуска на рынок и обеспечит стартовый уровень безопасности. Экономические умы говорят, что рынок все отрегулирует. Не соглашусь — считаю, изначально все должны зайти на рынок, подтвердив свою профпригодность. Невозможно что-либо отрегулировать, когда трагедия уже произошла.

На мой взгляд, мы должны установить минимальный барьер, равный для пассажирских и грузовых перевозок. Как его называть — это отдельная тема. Лицензионные требования, которые на сегодняшний день существуют в пассажирском транспорте, очень демократичные, они, по сути дела, слабо работают на профилактику.

Отдельная тема — ужесточение требований на момент выдачи лицензии в части обеспечения безопасности дорожного движения. И еще момент — ответственность руководителя бизнеса за состояние безопасности движения на предприятии. Промежуточная тема — во всех статьях Административного кодекса, во всех нормативно-правовых документах и законодательстве необходимо устраниТЬ лазейки, позволяющие за счет передачи в аренду или по другим механизмам, заложенным в Гражданском кодексе, уйти собственнику от ответственности. Посередине всего этого — нормативно-правовая база, приборы, устройства, системы, аналитика и моделирование.

Как скоро можно ожидать подобных изменений?

А. АХОХОВ: Прогнозировать трудно. Когда мы говорим о нормативно-правовом акте, там можно поставить ориентировочные сроки, но когда речь о законодательстве, то я затрудняюсь сказать.

Изменения в закон можно внести только законом. Очень много времени уходит на то, чтобы доказать актуальность тех или иных поправок. Если бы президент России Владимир Владимирович Путин дал четкое поручение рассмотреть вопрос пассажирского транспорта, то, я думаю, мы и сегодня были бы в режиме убеждения наших коллег.

Что касается ответственности руководителей, то здесь нужен общественный резонанс. А для



Российский перевозчик, когда предоставляет свои услуги в той же Европе, он самый дисциплинированный, никаких нарушений практически не допускает

этого необходимы повышение общей юридической грамотности граждан и определенная позиция со стороны надзорных органов.

Со стороны Ространснадзора эта позиция будет ужесточаться?

А. АХОХОВ: Наша обязанность работать в рамках Административного кодекса. В тех случаях, когда речь идет о жизни и здоровье граждан, мы не должны останавливаться на Административном кодексе. Такие параметры, как конкурсы, допуски, маршрутные карты, внесение платы, напрямую не касаются безопасности дорожного движения. В таких случаях достаточно административки. Но когда гражданин приобретает средство повышенной опасности, он должен понимать, что, если будет нанесен ущерб здоровью либо человек погибнет, он будет за это нести уголовную ответственность.

Нужна ли профилактическая работа с потенциальными предпринимателями в сфере транспортных услуг?

А. АХОХОВ: Нужна. В идеале, владелец транспортного средства должен сдать экзамены на понимание мер ответственности за человеческую жизнь.

Какое участие Ространснадзор принимал в подготовке перечня поправок в 16-ФЗ «О транспортной безопасности»?

А. АХОХОВ: Мы лишь принимаем участие в этом процессе, так как у Ространснадзора нет права законодательной инициативы. Мы, безусловно, получаем все проекты законов, нормативно-пра-

вовых актов на предмет изучения и на предмет подачи своих предложений, все это на своей стороне акумулирует Минтранс РФ.

Насколько часто вы в своей работе сталкиваетесь с попытками влияния бизнеса на административный ресурс?

А. АХОХОВ: Работая в надзорном органе, часто сталкиваешься с тем, что бизнес демонстрирует свою неприкосновенность, авторитет и круть... Вместо того, чтобы признать нарушение и исполнить предписание, оплатить административный штраф.

В основном это зависит от ментальности собственников компаний. В любом цивилизованном обществе легче выполнить требование закона, чем доказывать свою исключительность.

Насколько российские компании и перевозчики конкурентоспособны, на ваш взгляд, при работе на внешних рынках?

А. АХОХОВ: Более чем. Ничуть не хуже европейцев. Российский перевозчик, когда предоставляет свои услуги в той же Европе, он самый дисциплинированный, никаких нарушений практически не допускает. Потому что он понимает — там серьезная ответственность.

Нарушают требования к безопасности перевозок как раз многие иностранные компании, оказываясь на нашей территории. Этому направлению мы уделяем особое внимание, и думаю, что все иностранные перевозчики, безусловно, это отмечают. Что, в свою очередь, способствует защите интересов российских перевозчиков в их конкурентной борьбе.